N° 52

SÉNAT

1re SESSION ORDINAIRE DE 1960-1961

Annexe au procès-verbal de la 2e séance du 21 novembre 1960.

PROPOSITION DE LOI

tendant à l'assainissement de la **flotte de commerce**

et de la **construction navale.**

PRÉSENTÉE

Par M. Roger LACHÈVRE

Sénateur.

(Renvoyée à la Commission des Affaires économiques et du Plan, sous réserve du droit reconnu au Gouvernement par l'article 43 de la Constitution de demander la nomination d'une Commission spéciale.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Reconstruite, puis développée suivant les directives du Plan de modernisation et d'équipement, la flotte de commerce française connaît de sérieuses difficultés.

Un accroissement désordonné du tonnage à l'échelon mondial, entraînant l'effondrement des frets, pèse à la fois sur son exploitation et sur l'activité des chantiers de construction navale. Un certain nombre de mesures sont envisagées pour y remédier.

Le texte de la présente loi, sous le double aspect d'un assainissement de l'armement français et de la construction navale, apporte une contribution d'ordre technique.

0,30 NF.

L'Etat demeure propriétaire d'une flotte importante de navires dépassés, rétrocédés par les Etats-Unis au lendemain de la guerre pour assurer, à titre transitoire, le service de nos lignes de charge, en attendant la reconstruction, aujourd'hui terminée, du tonnage détruit pendant les hostilités.

L'exploitation de ces navires est devenue si difficile que les contrats de location se sont amenuisés pour aboutir à zéro. On peut dire cependant que cette flotte a rendu de précieux services et que son utilisation à pleine charge pendant la période de pénurie de navires a permis son total amortissement.

Les derniers contrats de location souscrits pour quatre ans en 1956 arrivent à expiration. En même temps, se pose le problème de la reclassification exigée par les règles de sécurité, et cette reclassification est particulièrement onéreuse à l'échéance de seize années d'utilisation.

Un certain nombre de ces navires ont déjà été vendus par les Domaines. Ils trouvent acheteurs à bas prix et, sous pavillon libanais ou libérien, retrouvent une rentabilité dont nous faisons le plus souvent les frais.

C'est pourquoi nous demandons la démolition de ces navires. La différence entre le prix du ferraillage et la vente du navire en l'état sera d'ailleurs partiellement compensée par l'économie des indemnités de chômage dans les chantiers de construction navale, et rejoint parfaitement les soucis manifestés à ce sujet dans le décret n° 60-1147 du 27 octobre 1960 relatif à la conversion de certains de ces chantiers.

Donnant l'exemple, l'Etat doit inviter l'armement privé auquel il a rétrocédé un certain nombre de ces navires, ou qu'il a autorisé à procéder à des achats du même type à l'étranger, à agir de même. Il est équitable qu'il « prime » la différence entre la démolition et la vente en l'état, avant reclassification.

A ce prix, un assainissement sérieux de la flotte de commerce française et de la construction navale sera très bon marché. C'est pourquoi j'ai l'honneur de soumettre aux débats du Parlement le texte de la présente proposition de Loi.

PROPOSITION DE LOI

Article unique.

A compter du 1er janvier 1961, aucune opération quadriennale de reclassification ne pourra être effectuée sur les navires d'origine américaine et demeurés propriété de l'Etat français, au titre de la flotte dite « transitoire », généralement connus sous le nom de Liberty-ships pour les navires de charge et de « T. 2 » pour les navires citernes.

Au fur et à mesure de leur retrait d'exploitation, ces navires seront vendus à la démolition, suivant des modalités sauvegardant les intérêts de l'Etat et rendant obligatoire leur démantelage dans des chantiers de construction navale visés par le décret n° 60-690 du 29 juillet 1960 et menacés d'un ralentissement, sinon d'une perte totale d'activité.

Lorsque des navires de même origine, devenus propriété du secteur privé, soit par rétrocession de l'Etat, soit à la suite d'une autorisation délivrée par les Services de la Marine marchande, seront offerts à la démolition pour répondre à l'intitulé de la présente loi et aux obligations qu'elle comporte, une « prime de démolition » pourra être versée compte tenu des crédits ouverts au chapitre 63-00 du budget de la Marine marchande dans des conditions à déterminer par le décret d'application, de telle sorte que la valeur de ferraillage et la prime de démolition totalisent une somme correspondant au prix de vente du navire en l'état, suivant les prix en vigueur sur le marché international à la date prévue par les sociétés de classification pour la visite de seizième année.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.